/diariodolitoral
/diariodolitoral
/diariodolitoral

DIÁRIO do litoral.com.br

Domingo
14 DE JULHO DE 2024

INFORMAÇÃO É TUDO

R$ 4,00
NO 25 - Nº 8.921

Utilitário esportivo Ford Territory vê vendas crescerem mais de 250%. **AUTOMOTOR/A5**



LUIZA KREITLON/AUTOMOTRIX

ISSN 2177-0824

RISCO DE COLAPSO



Nos últimos 30 anos, apenas em dois deles o Porto de Santos não bateu o próprio recorde de movimentação de cargas. Foram 173,3 milhões de toneladas em 2023. Em 1993, haviam sido 29,1 milhões. Existe a preocupação de que, se nada for feito, a acessibilidade ao complexo, que abarca também Guarujá e Bertioga (e em breve, Cubatão), pode entrar em colapso no final da próxima década. **CIDADES/A8**

EDUARDO KNAPP/FOLHAPRESS



NAYARA MARTINS/DIÁRIO DO LITORAL

Livro com 30 autores é lançado em Itanhaém **CIDADES/A4**



JOHN SMITH/UNPLASH

Escolas criam estratégias para tirar alunos do celular **BRASIL/A3**



DIVULGAÇÃO

Marcos Valle: “Não imaginava fazer tanta coisa aos 80” **CULTURA/A7**



BRUNO HOFFMANN
Marçal promete construir prédio mais alto do mundo em São Paulo **DE OLHO NO PODER/A2**



CÉLIO EGÍDIO
Partidos optaram pelo enfrentamento e polarização entre direita e esquerda **OPINIÃO/A2**



PEDRO NASTRI
Datena estuda deixar campanha antes do previsto **EM DESTAQUE/A2**



EM DESTAQUE

Por Pedro Nastri

Pablo Marçal: União Brasil quer minha alma. Pablo Marçal, pré-candidato a prefeito de São Paulo do PRTB, disse nesta quarta-feira, 10, que o União Brasil, partido presidido pelo vereador Milton Leite na capital paulista, está "cobrando caro" para apoiá-lo na eleição. "O que eles estão me pedindo é caro pra mim. É a minha alma e eu não quero entregar isso", disse o influenciador durante sabatina promovida pelo site UOL e pelo jornal Folha de S.Paulo. Ele indicou que quer crescer nas pesquisas de intenção de voto para fortalecer sua posição na negociação. Marçal disse ainda que seu candidato a presidente da República em 2026 é o ex-presidente Jair Bolsonaro (PL), mas que pode apoiar Ronaldo Caiado (União-GO) caso receba o apoio do União e o ex-chefe do Executivo não consiga reverter sua inelegibilidade.

Datena pode deixar campanha. Afastado das telinhas desde o final do mês passado por conta da lei eleitoral, Datena pode retornar ao comando do "Brasil urgente" bem antes do esperado. Isso porque alguns detalhes indicam que o pré-candidato à prefeitura de São Paulo deve fazer exatamente como nos anos anteriores, ou seja, que vai desistir da disputa eleitoral. Apesar de o apresentador da Band garantir que em 2024 será diferente, a expectativa nos bastidores não é a mesma, longe disso. De acordo com o portal Notícias da TV, muita gente acredita que a candidatura de Datena sequer chegará ao tão esperado, pelo menos para os políticos, dia 30 de agosto, quando começará o horário eleitoral gratuito. Tendo em vista todas possibilidades, o comunicador se antecipou ao fim do contrato com o canal, que vence no final do ano, e deixou tudo acertado. Ciente da situação financeira nada animadora da Band, Datena chegou a dar sinal verde para uma redução salarial de nada menos que 70%. A ideia é que o novo vínculo seja de dois anos.

União Brasil pode abandonar Nunes. O vereador Milton Leite, figura central do União Brasil, indicou um possível afastamento da candidatura de Ricardo Nunes (MDB) à Prefeitura de São Paulo. O partido, anteriormente um aliado significativo do prefeito na tentativa de reeleição, agora afirma que "todas as opções estão na mesa". A declaração, feita ao jornal O Globo, na sexta-feira, dia 5, também revela um descontentamento na relação entre o União Brasil e a atual administração municipal. Vale destacar que Leite é presidente da Câmara Municipal e o principal articulador da base de Nunes na Câmara dos Vereadores. Ele não detalhou ao jornal quais seriam as discordâncias que motivaram o possível afastamento. Leite apenas mencionou que Nunes estaria rompendo com o "governo de coalizão" na cidade e que o emedebista está ciente de suas "dificuldades". O desentendimento entre Leite e Nunes pode ter origem na escolha do candidato a vice na chapa de Nunes. Leite se apresentava como candidato, mas foi preterido em favor do ex-comandante da Rota, coronel Ricardo Mello Araújo, indicado pelo PL.

GRÁFICA DIÁRIO DO LITORAL
13. 3307.2601
grafica@diariodolitoral.com.br
Rua General Câmara, 254 | Centro | Santos

DIÁRIO do litoral.com.br

Informação é Tudo
Somos Impresso.
Somos Digital.
Somos Conteúdo.
Diário do Litoral - 25 anos

SERGIO SOUZA
Fundador

ALEXANDRE BUENO
Diretor-Presidente

DAYANE FREIRE
Diretora-Administrativa

ARNAUD PIERRE COURTADON
Editor-Responsável

JORNAL DIÁRIO DO LITORAL LTDA • Fundado em 12/11/1998 • Jornalista Responsável: Alexandre Bueno (MTB 46737/SP) • **Agências de Notícias:** Agência Brasil (AB), Folhapress (FP) • **Comercial e Redação:** Rua General Câmara, 141 SALA 82 - Centro - Santos. CEP: 11010-121 - Fone: 13. 3307-2601 • **Parque Gráfico:** Rua General Câmara, 254. Centro - Santos. CEP: 11010-122. **São Paulo:** Rua Tuim, 101-A - Moema, São Paulo - SP - CEP 04514-100 - Fone: 11. 3729-6600 • Matérias assinadas e opiniões emitidas em artigos são de responsabilidade de seus autores.

FALE COM DIÁRIO

Fundador - Sergio Souza
sergio@diariodolitoral.com.br
Diretor Presidente - Alexandre Bueno
alexandre@diariodolitoral.com.br
Diretora Administrativa - Dayane Freire
administracao@diariodolitoral.com.br
Editor Responsável - Arnaud Pierre
editor@diariodolitoral.com.br
Site e redes sociais
site@diariodolitoral.com.br

Fotografia
fotografia@diariodolitoral.com.br
Publicidade
publicidade@diariodolitoral.com.br - marketing@diariodolitoral.com.br
Financeiro
financeiro@diariodolitoral.com.br
Gráfica
grafica@diariodolitoral.com.br

Telefone Gráfica e Redação
13. 3307-2601
Site - www.diariodolitoral.com.br

GRUPO GAZETA DE S. PAULO
Edição digital certificada: DocuSign
Jornal Associado: ANJ Associação Nacional de Jornais



De olho no Poder

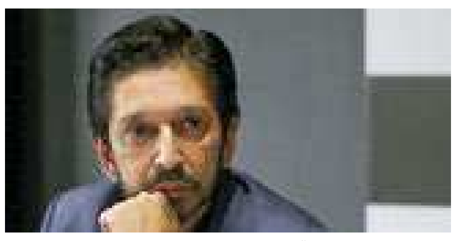
Por Bruno Hoffmann
bruno@gazetasp.com.br

> *Vou fazer a maior festa que um político já teve*

Valdemar Costa Neto, presidente do PL, disse que o governador Tarcísio de Freitas (Republicanos) vai receber uma festa caso migre para o PL.

1 QUILÔMETRO
Marçal promete arranha-céu em SP

O empresário Pablo Marçal (PRTB) confirmou à coluna que pretende construir o prédio mais alto do mundo em São Paulo, com 1 quilômetro de altura. O edifício que tem esse posto atualmente, o Burj Khalifa, em Dubai, tem 828 metros. Segundo o pré-candidato, a proposta independe dele se tornar prefeito nas próximas eleições, e se tornaria um símbolo que ajudaria a alavancar a economia e o turismo do País. "Todas as nações de destaque constroem símbolos que marcam uma nova era, e em breve teremos o maior prédio do mundo em São Paulo", disse ele, à coluna. O empresário ainda citou a construção de Brasília como um propulsor do desenvolvimento nacional na década de 1950, e completou: "Agora, precisamos de um novo símbolo para avançar e dar um salto rumo ao futuro". Ele não deu, porém, qualquer outro detalhe sobre o projeto.



DIVULGAÇÃO/GOVERNO DO ESTADP

Teleféricos. O prefeito Ricardo Nunes (MDB) disse nesta quinta-feira (12/7) que não quer prometer "nada mirabolante" para a cidade, em uma crítica ao adversário Pablo Marçal. que sugeriu criar uma rede de teleféricos na periferia de São Paulo. "Não prometemos planos mirabolantes que, irresponsavelmente, alguns pré-candidatos a prefeito fazem por aí. Até teleférico estão anunciando", disse ele, em reunião com pré-candidatos a vereador. A fala se deu durante uma reunião com cerca de 500 pré-candidatos a vereador dos partidos que compõem a frente que defende a reeleição do emedebista, em um salão na zona sul da cidade.

'Rasgar o céu'. Marçal prometeu nesta semana construir um "cinturão de teleféricos" para interligar as comunidades na periferia da Capital. "Ao invés de só se preocupar com tarifa de ônibus, vamos colocar teleféricos, que é o meu desejo", disse Marçal na quarta-feira (10/7), em sabatina promovida por UOL/Folha. Segundo o empresário, a ideia é a de colocar um teleférico "rasgando o céu de São Paulo" para interligar as comunidades em polos turísticos e gastronômicos.

Lulistas. A capital paulista tem mais eleitores que se consideram petistas do que bolsonaristas, segundo pesquisa Datafolha divulgada na quinta-feira (11/7). O levantamento mostrou que 29% dos paulistanos se dizem admiradores do PT, enquanto 17% se mostram alinhados ao ex-presidente Jair Bolsonaro (PL). Há ainda 6% que dizem não ser nem petistas nem bolsonaristas, 25% que afirmam ser neutros e 1% que não sabe. Por outro lado, 26% dos paulistanos se declaram de direita, enquanto 20% que se situam à esquerda.



THIAGO NEME/GAZETA DE S. PAULO

Menos elitista. O Partido Novo vai lançar mais nomes para disputar a Câmara Municipal de São Paulo de regiões mais populares da Capital. Nas últimas eleições municipais, em 2020, a sigla tinha grande parte dos candidatos das zonas sul e oeste, tradicionalmente mais ricas da cidade – o partido vem em um processo de tirar de si a pecha de elitista. A sigla vai realizar a sua convenção municipal em 21 de julho, um domingo, quando a economista Marina Helena vai ser anunciada oficialmente como pré-candidata a prefeita na Capital.



Célio Egidio

celioegidio@gmail.com
Colaborador

A NACIONALIZAÇÃO
Das eleições municipais

Há menos de 100 dias das eleições municipais, a disputa começa a acirrar. O momento de definição das coligações para a majoritária está prestes a findar. Muita tensão nas sedes dos partidos e nas rodas dos apoiadores. Conversas sobre a política, já têm seu início nos botecos, padarias e esquinas pelas cidades.

Os últimos arranjos estão por encerrar, pois, no próximo dia 20 de julho, começa o período das convenções. Momento técnico político que define as chapas e os reais grupos que se enfrentaram no primeiro domingo de outubro. Tudo isso seria extremamente natural caso não tivéssemos a transformação da disputa local em certame nacional. Pode parecer confuso para o nosso leitor, mas neste ano teremos, por força dos grandes opositores - bolsonaristas contra esquerdistas, uma eleição municipal com contornos de eleição nacional. E a denominada nacionalização das eleições municipais, que estão sendo influenciadas pela alta polarização nacional.

Em jogo ideológico e estratégico, o bolsonarismo optou para enfrentamento e polarização entre direita e esquerda. Na mesma baila, o petismo adotou esse caminho. O maniqueísmo será um dos elementos desta eleição. A "luta entre o bem e o mal" estará nas ruas, nas capitais e nas cidades de médio e grande porte em todo o território nacional. Exceto as pequenas cidades, em que o eleitor e candidato se conhecem pelo nome e sobrenome, nas demais, tudo indica que o império da polarização irá dominar. E certo de que muitos eleitores deixarão suas decisões para os últimos dias. Muitos se distanciam da real importância do vereador e do próprio prefeito, pois desconhecem a importância desses cargos, pois são os grandes atores da política local e fundamentais para o nosso quotidiano.



JOSÉ CRUZ/AGÊNCIA BRASIL

Talvez a forte centralização de poder em Brasília, seja o vetor dessa desconsideração da importância das eleições municipais. E o vereador que rege como será a composição da sua cidade, como serão seus vizinhos (prédios e arranha céus ou bons vilarejos), como será a limpeza urbana e toda essa dinâmica sendo conduzida pelo prefeito municipal, que e o responsável na execução das políticas públicas. Elas (as eleições) já chegaram com jeito de local, mas tudo caminha para uma forte influência nacional.

> **Em jogo ideológico e estratégico, os partidos optaram pelo enfrentamento e polarização entre direita e esquerda**

Célio Egidio é jornalista, advogado, Doutor em Direito pela PUC-SP e assessor parlamentar.

Parece, mas não é!

Por Heródoto Barbeiro

TRAMPOLIM para a presidência

EhTodos sabem que a prefeitura de São Paulo é um salto para a presidência da República. Menos os eleitores. Estes acreditam nas promessas de campanha dos candidatos a prefeito. São, ao mesmo tempo, cidadãos de boa-fé e ingênuos politicamente. De um jeito ou de outro, são ludibriados graças à campanha na mídia, ação de cabos eleitorais ou favores distribuídos generosamente pelo candidato a prefeito. Grupos enormes de moradores não leem o programa de governo do candidato e, por isso, não estão aptos a cobrar as promessas depois que o escolhido tomar posse. Parcela razoável dos eleitores torce para o candidato do seu coração, e faz parte de torcidas não tão organizadas como a dos times de futebol da cidade. O boca a boca funciona e até pode decidir a eleição com fake news de toda ordem que possam desestabilizar a campanha do candidato adversário. O que vale é a narrativa, a versão do fato, e não o fato em si. Isso quer dizer que o fator emocional pesa mais do que o doutrinário na escolha do responsável pela administração da cidade. As frases de efeito são repetidas à exaustão e confirmam a afirmação de que uma mentira repetidas mil vezes se torna verdade. Para o bem e para o mal. Perguntem ao carrasco nazista Josef Goebbels. Há um contraste evidente debaixo do slogan "São Paulo não pode parar". O bairrismo paulistano incentiva o povo a acreditar que a capital paulista é mais importante que a capital do Brasil. As indústrias crescem aceleradamente, o número de ofertas de empregos atraem migrantes nordestinos e imigrantes europeus. Já há bairros com populações oriental, médio oriental e de judeus. Um verdadeiro cadinho que ferve nos bairros deteriorados, onde prevalece a população negra. Do outro lado dessa paisagem de progresso e crescimento econômico, há um crescimento urbano descontrolado. O centro histórico é atacado pelas construtoras que têm respaldo nos vereadores eleitos com seu apoio econômico. Os transportes públicos torturam os moradores da periferia com viagens que podem durar duas horas ou mais. Falta água nos bairros mais altos e em boa parte da cidade o esgoto é jogado nos córregos que canaliza para os rios Tamanduateí, Pinheiros e Tietê. Faltam escolas e centros de saúde. A segurança pública é incapaz de impedir os crimes mais comuns, como os assaltos a residências. A população de São Paulo espera que o prefeito seja instrumento de melhoria das condições de vida. Para isso, o mandato é de quatro anos. Mas o eleito está de olho no governo do estado – e daí para a presidência da República. O projeto político tem origem na Câmara Municipal, quando ele assina todas as proposições dos colegas, enche a pauta de projetos e ocupa o microfone com um português empoado e fora de moda. E a prefeitura é um trampolim poderoso. Promete permanecer no cargo durante todo o mandato, mas a carreira política e a ânsia pelo poder são mais importantes. Ele abandona o cargo para o vice e parte para mais uma campanha política. Rompe com a promessa feita aos eleitores, afinal os eleitores têm memória curta. Jânio da Silva Quadros renuncia ao cargo de prefeito da mais importante capital do país em 1954, ano em que a cidade comemora com grandes festas os seus 400 anos de fundação pelos jesuítas. Ele quer mais. Astuto, gera pautas para jornais sensacionalistas, como aparecer de supetão em uma repartição da prefeitura e flagrar os funcionários fantasmas, que batem o ponto, deixam o paletó na cadeira e vão trabalhar em outra empresa. Jânio Quadros cria um personagem muitas vezes caricato, mas segue a máxima de que falem mal, mas falem de mim. A bandeira hasteada na prefeitura de São Paulo atravessa o governo estadual e vai parar em Brasília. É eleito presidente da República em 1961. Por oito meses.

Todos sabem que a prefeitura de São Paulo é um salto para a presidência da República. Menos os eleitores. Estes acreditam nas promessas de campanha dos candidatos a prefeito. São, ao mesmo tempo, cidadãos de boa-fé e ingênuos politicamente. De um jeito ou de outro, são ludibriados graças à campanha na mídia, ação de cabos eleitorais ou favores distribuídos generosamente pelo candidato

__Heródoto Barbeiro__ é jornalista da Nova Brasil (89.7), além de autor de vários livros de sucesso, tanto destinados ao ensino de História, como para as áreas de jornalismo, mídia training e budismo. Apresentou o Roda Viva da TV Cultura e o Jornal da CBN. Mestre em História pela USP e inscrito na OAB.

TENTATIVA. Escolas particulares quebram a cabeça bolando estratégias como projetos culturais nos intervalos, como apresentações de músicas, e campeonatos esportivos

Escolas tentam tirar os alunos do celular



JOHN SMITH/UNPLASH

Colégios particulares têm apostado em estratégias e trabalhos de conscientização sobre o uso do celular

» Escolas particulares têm quebrado a cabeça bolando estratégias para tentar tirar as crianças e os jovens do celular. Entre as tentativas de colégios de São Paulo estão projetos culturais nos intervalos, como apresentações de músicas, e campeonatos esportivos. Além disso, inspetores circulam por corredores e pátios incentivando alunos que não saem dos smartphones a participarem das atividades.

Alguns desses colégios acreditam que, com essas estratégias e com um trabalho de conscientização, não haja necessidade de proibir o uso do celular, como vem acontecendo em várias escolas do Brasil, do Canadá, dos EUA e de países da Europa. Já outros admitem que, mesmo com projetos assim, não tem sido fácil lidar com o vício de crianças e adolescentes nos smartphones e já cogitam aderir ao banimento.

No colégio Rio Branco, há nos intervalos atividades de música, poesia e jogos. "Também deixamos disponíveis, por exemplo, violão e livros, mas os jovens têm dificuldade de olhar para essas coisas", diz a diretora, Esther Carvalho.

"Não adianta a gente achar que eles vão deixar o celular para ler um livro porque não estão habituados. Fora do horário regular das aulas, quando os alunos ficam na escola para outras atividades, é muito difícil que se desconectem. O ônus de liberar o celular na escola tem sido grande."

Esther é pesquisadora da tecnologia aplicada à educação, mestre e doutoranda da PUC-SP, e tem visitado países que são referência em processos educacionais, como Finlândia, Suécia e Irlanda, a fim de conhecer as melhores práticas de ensino.

Ela lembra que, originalmente, o smartphone foi visto como um recurso para uso pedagógico de muita potência.

"Mas a vida mudou, especialmente após a pandemia, e as escolas se depararam com um nível preocupante de uso do celular que, entre outros prejuízos, deixa o foco comprometido", diz.

"Um dia, vi alunos usando o celular para entrevistar pessoas e fazer um trabalho, e isso é uma beleza, não gostaríamos de perder isso. Mas temos que pensar em outros dispositivos, porque 80% do uso do celular acaba sendo fora do pedagógico, do que faz sentido para a escola."

A diretora conta que muitas famílias querem a proibição do celular na escola e que, em reuniões, o assunto tem sido discutido. Um dos encontros teve como tema o best-seller "A Geração Ansiosa", do psicólogo Jonathan Haidt, que trata do colapso da saúde mental entre crianças e jovens no mundo em razão do uso dos smartphones. Ele defende que as crianças e adolescentes não tenham smartphones até os 14 anos, e que as escolas sejam ambientes livres de celulares.

Esther acha "o termo banimento pesado", mas admite que "a regra de utilizar o celular apenas para o uso pedagógico não tem sido suficiente" e que "deixar para a criança e o jovem decidirem se vão usar o celular na escola é muita responsabilidade diante do apego que todos temos à tecnologia".

Para ela, seria preciso repensar inclusive a utilização do celular pelos professores e funcionários. "Precisamos dar o exemplo, e não basta a escola proibir, é preciso formar uma rede com as famílias. Mas, sim, temos que tomar medidas. Do jeito que está não dá para continuar."

No colégio Visconde de Porto Seguro, o projeto para tirar os estudantes do celular se chama Porto Disconnect. Nos intervalos, há jogos de vôlei, basquete, futebol, de futmesa (algo como o tênis de mesa, mas com bola de futebol), além de jogos de tabuleiro.

"Temos funcionários que ficam no intervalo incentivando os alunos a deixarem o celular no armário e a participarem das atividades", conta Joice Leite, diretora de educação digital. "O mantra do Disconnect é deixar o celular."

Além disso, as salas de aula são trancadas no recreio, para que os alunos não possam ficar lá usando o celular. E, nos corredores, inspetores passam tentando convencer os grupos que estão nos smartphones a participarem das atividades presenciais.

Outra decisão da escola foi a de não colocar o celular como ferramenta pedagógica. "Essa é nossa primeira regra, entendendo tudo o que envolve o uso dos smartphones por crianças e jovens. Para a tecnologia na educação, há computadores. A formação dos professor parte da ideia de que celular não é instrumento de aprendizagem."

Já no Bandeirantes, os celulares são usados para atividades em sala de aula. Segundo a diretora pedagógica do colégio, Mayra Ivanoff, o tablet é que é o material pedagógico obrigatório, desde o 5º ano, mas muitos estudantes preferem utilizar o smartphone.

"O celular tem elementos que distraem a atenção? Sim, mas até o computador tem. Faz parte da estratégia da aula envolver os alunos no aprendizado", afirma a diretora.

"Claro que a gente se preocupa com os alunos que ficam muito no celular e tenta desenvolver estratégias para tirá-los do aparelho", diz. Entre essas estratégias, segundo ela, estão musicais, práticas de ioga e jogos esportivos nos intervalos.

"Além disso, as equipes de ajuda do Band, que são formadas pelos próprios alunos com apoio da escola, estão treinadas para observar se há estudantes isolados, que ficam só no celular, e para buscar ajuda nesses casos", conta.

"Sabemos que os celulares são feitos para viciar, mas acreditamos que é mais importante dar opções de atividades para combater esse vício do que simplesmente proibir o uso", defende.

No Vera Cruz, o debate sobre o banimento está intenso, embora o colégio também invista em projetos para que os alunos se desconectem do celular. Entre as atividades nos intervalos, há musicais, exposições, campeonatos esportivos organizados pelos professores de educação física e a saída para uma praça em frente à escola.

"Mesmo com tudo isso, temos um ou outro aluno que estão em um processo mais complicado de vício e ficam sozinhos com o celular. A gente intervém, puxa amigos para conversas, mas temos uns 20% que ficam no celular, e isso nos preocupa", afirma o coordenador do fundamental 2 (6º a 9º ano), Daniel Helene.

Segundo ele, 93% dos estudantes dessas séries têm smartphones. No 6º ano, quando eles têm por volta de 11 anos, já são 79%.

No começo do ano, a diretoria recebeu um carta com mais de 800 assinaturas de pais pedindo pela proibição. "A nossa posição é nunca fazer os processos à revelia dos alunos. Para chegarmos a uma decisão sobre o banimento, precisamos construir esse caminho com os estudantes", afirmou o coordenador. "Mas eu acho que é muito possível, sim, que a gente caminhe para proibir o celular."

O colégio, neste ano, vetou os celulares nas viagens de estudo. "Eles ficaram cinco dias sem o celular. Alguns nos agradeceram pela oportunidade de vivenciar a viagem de um jeito diferente", conta. "Outros reclamaram e alguns burlaram a regra. E houve famílias que se engajaram para que eles burlassem."

No mês passado, o colégio convidou a deputada estadual Marina Helou (Rede) para debater com alunos, pais e professores o seu projeto de lei para o banimento dos celulares no ambiente escolar. O coordenador disse achar interessante a proposta, porque "uma legislação pode nos ajudar a tomar decisões e medidas".

Daniel pondera que o banimento "não pode negligenciar o direito que os alunos têm de aprender sobre o uso consciente do celular". "Não se pode confundir, achar que não devemos falar disso. Temos que formar os alunos para o uso das telas", afirmou.

Ele também lembra que o banimento na escola "não significa resolver integralmente o problema, porque eles utilizam o celular em casa e precisam da supervisão dos pais".

Por fim, ressalta que "o correto seria regular as big techs". "Com o forte lobby das big techs contra a regulação, a gente talvez tenha que passar por esse tipo de solução, como proibir o celular nas escolas", afirma. "Que isso seja só uma etapa. Não podemos perder de vista que a regulação das big techs é luta que precisamos travar." **(Laura Mattos/FP)**

ENCANTAMENTO. Autores e público em geral prestigiaram o lançamento na Biblioteca Municipal

Livro com 30 escritores é lançado em Itanhaém

“Encantamento”. Esse é o título do livro que traz poemas, crônicas e contos, lançado na noite da última quinta-feira (11), na Biblioteca Municipal Poeta Paulo Bomfim, em Itanhaém.

Trata-se de um livro ousado, já que reúne 30 autores de diversas áreas e faixas etárias, segundo a organizadora Maria Elise Rivas, escritora, teóloga e sacerdotisa.

Maria Elise também lançou o seu primeiro livro de poemas “Paradoxos”, em março deste ano, em Itanhaém. E já publicou outros títulos e artigos acadêmicos e religiosos.

“As pessoas sempre comentam que o local do escritor é difícil de atingir. Esse livro surgiu para mostrar a acessibilidade da escrita. Todo mundo escreve para alguém e sempre haverá um leitor para aquilo que você escreve”, explica.

No livro há escritores de várias faixas etárias, que vão desde os 13 até os 70 anos. Maria Elise revela que o tema pedido aos autores foi para que cada um escrevesse o que era importante para eles.

“É um estímulo para a geração de novos autores e autoras”, completa. Ela lembra ainda que as novas gerações, hoje, não têm muito contato com o livro. Além de ter sido uma oportunidade tanto aos mais jovens quanto aos mais velhos.

Cita também o exemplo da escritora Carolina de Jesus que, atualmente, é uma referência mundial na literatura.

O livro deve ser lançado ainda em São Paulo, daqui a dois meses.

AUTORES.
Uma das autoras Wandir Leal Santos, de 70 anos, escreveu a crônica “Entre trilhas e trilhos” e fala um pouco sobre o livro. Ela é mestre em História da Ciência, tem bacharelado em Botânica e também é artista plástica.

“Essa é uma crônica sobre as minhas memórias da infância e faço uma reflexão sobre essa vivência no presente. A crônica “Entre trilhas e trilhos” conta um pouco da minha família. Meus pais trabalharam na estação de trem e minha mãe foi a primeira radiotelegrafista do Brasil, no período da Segunda Guerra Mundial. Meu pai era o chefe da estação de trem”, destaca.

Ela possui muitas lembranças de pessoas dessa época, período em que os pais atuavam na estação de trem. “Sempre gostei de escrever e fui muito incentivada por meus pais e minha professora”. Esse é o segundo livro que ela participa no mesmo grupo da editora.


NAYARA MARTINS
A organizadora Maria Elise apresenta os autores do livro que reúne contos, poemas e crônicas

Outra autora é a estudante Agatha Palma, de 15 anos, de São Paulo. Ela escreveu um poema sobre “Amizade”. E está cursando o 9º ano do Ensino Fundamental.

“Escrevi um poema sobre a importância da amizade. É bom saber que você nunca está sozinha. Foi uma oportunidade única. Na época de infância já havia escrito um livro, na escola,” conta.

“Gosto muito de ler e escrever, mas não tinha tido essa oportunidade de as pessoas poderem ver o que escrevi”, completa.

O livro “Encantamento”, de 144 páginas, pode ser adquirido nas livrarias e pela internet na Amazon. Ou ainda com a editora OICD por e-mail editora@oicdrivas.com.br. **(Nayara Martins)**

EM SANTOS

Comfort é opção para ver as finais do futebol

Os fãs de futebol têm destino certo neste domingo. A partir das 15 horas, o Comfort Hotel Santos abre as portas do seu restaurante para transmitir a final da Eurocopa e da Copa América. A final do campeonato europeu será disputada entre Espanha e Inglaterra, às 16h. Já o título da Copa América, entre Argentina e Colômbia, tem início às 21h.

Para que os clientes fiquem de olho em cada lance, o local disponibiliza ambiente fechado, climatizado e quatro televisores, sendo dois de 80 polegadas e dois de 65. Além disso, um cardápio especial com porções, bebidas e o tradicional menu, com destaque para a Meca Santista. Essa opção é acompanhada por um arroz cremoso de palmito e farofa de banana.

PROGRAMAÇÃO.
Ainda em clima esportivo, neste e no próximo mês, o Comfort conta com uma programação temática para celebrar os Jogos Olímpicos de Paris 2024. A primeira atividade acontece no dia 26 de julho, quando ocorre a cerimônia de abertura. Já nos dias 27 de julho, 3 e 10 de agosto, o hotel oferece uma feijoada temática inspirada nas olimpíadas. Além do tradicional buffet, haverá uma estação de crepe para o público. **(DL)**



Repórter da Terra

Por Nilson Regalado - Colaborador
editor@gazetasp.com.br

HORTIFRÚTI

Inflação da feira desacelera rapidamente, mas acumulado em 12 meses ainda é alto

Os preços de frutas, verduras e legumes despencaram em junho na maior central atacadista de alimentos in natura da América do Sul. Dados divulgados nesta semana pela Ceagesp apontam uma queda de 4,87% no valor dos hortifrúti no Estado. Essa deflação foi puxada pela queda nas cotações das frutas (-5,90%), dos legumes (-3,47%) e das verduras (-3,32%). Dados da Seção de Economia e Desenvolvimento da Ceagesp apontam que até o setor de diversos registrou queda de 2,51% no mês passado. Esse setor reúne todas as variedades de batatas, as cebolas nacionais e importadas e os ovos, e vinha resistindo à queda nos preços, tendo registrado uma inflação de 11,92% no mês anterior. Além dos hortifrúti, a Ceagesp também comercializa peixes e frutos do mar. E até nesse setor os economistas observaram queda nos preços, com deflação de -5,45% em junho.

Apesar da baixa significativa das cotações no atacado em junho, a inflação da feira continua forte se o horizonte analisado for mais amplo. Em 12 meses, o índice Ceagesp acumula alta de 23,34%. Nos primeiros seis meses de 2024, a variação foi de 4,11%.

O clima mais ameno, sem grandes oscilações nas temperaturas nem tempestades, facilitou os trabalhos no campo. E isso se refletiu nos preços. Essas condições favoráveis permitiram o avanço da colheita de cenouras, batatas e cebolas, que vinham pressionando a inflação nos últimos meses.

E o clima também favoreceu a produção de verduras, com destaque para a queda nas cotações de alface crespa (-26,71%), alface americana (-21,81%), rabanete (-20,89%) e espinafre (-19,24%). Segundo os economistas da Ceagesp, dos 39 itens cotados nesta cesta de produtos, 77% apresentaram reduções de preço.

A entrada de uma nova safra de tomates também impactou o setor de legumes. Dos 32 itens cotados nesta cesta, 34% apresentaram reduções de preço. As principais baixas ocorreram nos valores de beterraba (-36,67%), cenoura (-30,72%), pimentão amarelo (-20,58%) e tomate carmem (-9,73%).

Dentre as frutas, destaque para o aumento na oferta dos mamões havaí (-51,28%) e formosa (-22,11%) nas principais praças produtoras. Dos 48 itens cotados nesta cesta, 48% tiveram reduções de preço, entre eles melancia (-32,68%), maracujá azedo (-31,50%) e banana prata sp (-23,24%).

E a entrada da safra da tainha provocou aumento de 108% na oferta do peixe. Em junho, também cresceu a entrada de peroá branco (porquinho) e de salmão na central atacadista. Resultado, o setor de pescados registrou baixa em 43% nos itens analisados pela Seção de Economia e Desenvolvimento. As principais reduções foram nos preços de tainha (-34,32%), pescada branca (-22,64%), peroá branco (-16,34%), salmão importado (-14,20%) e polvo (-10,93%).

No setor de diversos, dos 11 itens cotados 73% apresentaram deflação. As principais baixas ocorreram nas cotações de batata asterix (-22,36%), cebola nacional (-5,27%), ovos de codorna (-5,16%) e ovos brancos (-3,08%).

> **Filosofia do campo:**
>
> **Não quero flores no meu enterro, pois sei que vão arrancá-las da floresta**
>
> ***Chico Mendes (1944/1988),** extrativista e ambientalista acreano.

A expectativa é que o clima moderado mantenha os preços em estabilidade e até em queda até a volta das chuvas significativas no campo, após o início da primavera.

Cientistas e povos da floresta...

Pesquisadores brasileiros se uniram a povos da floresta para mapear milhares de sítios arqueológicos na Amazônia. O objetivo do grupo é ampliar a proteção a esses locais que narram a passagem de povos ancestrais pela maior floresta tropical do mundo. O estudo vai contribuir para mudanças no entendimento sobre o passado da Amazônia.

...unidos pela preservação...

Esses sítios arqueológicos estão sob risco de destruição pelo avanço do desmatamento, do garimpo e das mudanças climáticas. A estratégia dos cientistas é usar tecnologias emergentes, como a de sensoriamento remoto aerotransportado Lidar (Light detection and ranging, na sigla em inglês).

...de sítios arqueológicos...

Resultados preliminares do projeto, intitulado “Amazônia revelada”, foram apresentados na terça-feira (09), durante a 76ª Reunião Anual da Sociedade Brasileira para o Progresso da Ciência. O evento aconteceu no campus Guamá da Universidade Federal do Pará, em Belém.

...na Amazônia

“A ideia é fazer sobrevoos usando essa tecnologia para identificar os sítios arqueológicos e registrá-los no Instituto do Patrimônio Histórico e Artístico Nacional para que recebam uma camada adicional de proteção. No mínimo terá de ser feito algum tipo de licenciamento antes da realização de qualquer projeto (nas áreas onde estão localizados esses sítios)”, explica Eduardo Neves, diretor do Museu de Arqueologia e Etnologia da USP.

Ford Territory Titanium

VEM DA CHINA. Renovado em seu modelo 2024, o utilitário esportivo médio Ford Territory viu suas vendas crescerem mais de 250%



LUIZA KREITLON/AUTOMOTRIX

Em outubro do ano passado, uma nova geração do Territory chegou às concessionárias brasileiras da Ford. Lançado no Brasil em 2020, o utilitário esportivo médio importado da China vinha em uma trajetória discreta de vendas e fechou 2023 com 1.324 emplacamentos, uma média de 110 unidades mensais. Este ano, já com visual novo, as comercializações encerraram o primeiro semestre em 2.338 unidades, o que dá uma média mensal de 390 emplacamentos – um crescimento de mais de 250%. O resultado é que, com apenas nove meses no mercado, o modelo novo do Territory já tornou-se mais fácil de encontrar nas ruas brasileiras. Um dos fatores que embalaram a demanda pelo renovado SUV médio, que continua a ser importado da China, mas agora somente na versão “top” Titanium e sem opcionais, é o preço. O modelo é oferecido desde o lançamento da nova geração por R$ 209.990, com um pacote de equipamentos bem completo – um valor abaixo da primeira geração, que encerrou sua trajetória no Brasil com preço de tabela de R$ 219.390.

A atual etiqueta de preço mantém o SUV chinês competitivo em relação aos principais concorrentes apontados pela Ford – os Jeep Compass Série S, que parte de R$ 236.990, e Commander Limited, de R$ 240.990, ambos produzidos em Goiana (PE). Na mesma faixa de preços dos Jeep estão dois híbridos plug-in chineses bons de vendas: o GWM Haval H6 PHEV19, oferecido por R$ 239.000, e o BYD Song Plus DM-i, por R$ 239.800. O Territory também enfrenta rivais com valores mais próximos – como o Volkswagen Taos Highline 250 TSI, feito na Argentina, de R$ 210.990, e o híbrido Toyota Corolla Cross Hybrid, produzido na cidade paulista de Piracicaba, que começa em R$ 213.010. E há ainda adversários mais baratos – como os Caoa Chery Tiggo 7 Pro Max Drive, que parte de R$ 169.990, e Tiggo 8 Max Drive, com sete lugares, a partir de R$ 179.990, ambos produzidos em Catalão (GO).

A primeira geração do Territory era uma adaptação do Yusheng S330, da fabricante chinesa JMC. Já o Territory de segunda geração, lançado no ano passado, passou a ser um desenvolvimento global – que incluiu a engenharia da Ford América do Sul – a partir de outro SUV da JMC, o Equator Sport. Do modelo antigo, restou apenas o nome. Posicionado na linha da Ford abaixo do mexicano Bronco Sport, que parte de R$ 257.800, o atual Territory exibe um porte maior em comparação ao antigo – tem 4,63 metros de comprimento (cinco centímetros a mais), 1,70 metro de altura (três centímetros a mais) e um entre-eixos de 2,72 metros (um centímetro a mais), mantendo a largura de 1,93 metro. Em termos de comprimento, o Territory posiciona-se estrategicamente entre os rivais da Jeep no segmento de SUVs médios – o Compass, com 4,40 metros de comprimento, é 23 centímetros mais curto, e o Commander, com 4,77 metros, é 14 centímetros mais longo.

Na atual geração, o SUV da Ford ganhou “presença em cena” e apresenta uma redução na quantidade de cromados que tornou seu conjunto mais elegante em relação ao anterior. A grade é larga, em estilo “bocão”, com um acabamento que remete a escamas de peixe. O esquema de faróis é dividido em dois, com “day light” alongado em leds, assim como o conjunto óptico – seguem o padrão dos SUVs norte-americanos e europeus da Ford, como o Escape e o Kuga. A traseira traz lanternas horizontais longilíneas. As elegantes rodas aro 19 de cinco raios calçam pneus 235/50. O modelo é oferecido nas cores Azul Metálico (a do carro testado), Cinza Catar, Branco Bariloche, Marrom Roma, Preto Toronto e Vermelho Vermont, sem interferência no preço.

Dentro, o painel de instrumentos digital tem 12,3 polegadas, o mesmo tamanho do multimídia sensível ao toque com Android Auto e Apple CarPlay sem fio. Em termos de segurança, há controle de cruzeiro adaptativo com stop&go, monitor de ponto cego, freio de estacionamento eletrônico, controles de estabilidade e tração AdvanceTrac, assistente de partida em rampa e de permanência em faixa, câmera 360 graus com Bird-Eye View (simulação de visão aérea), sensores de estacionamento, sistema de estacionamento automático e alerta de iminente colisão frontal com frenagem autônoma de emergência. Se nada disso der certo, são seis airbags de série (frontais, laterais e cortina).

O motor do Territory permanece sendo um 1.5 turbo a gasolina EcoBoost, mas passou a trabalhar com ciclo Otto em lugar do ciclo Miller do modelo anterior. Foi recalibrado e ganhou potência e torque – saiu dos 150 cavalos e 22,9 kgfm da geração anterior para 169 cavalos e 25,5 kgfm na atual. E a antiga transmissão CVT com 8 marchas simuladas dá lugar a uma caixa automatizada de dupla embreagem e 7 marchas.

ATITUDE INTERNA. Com um aspecto elegante e tecnológico do habitáculo, o Territory revela um padrão de acabamento e de montagem superior ao do modelo anterior, que não era ruim. Os espaços são amplos, tanto nos assentos dianteiro quanto nos traseiros. O túnel central é praticamente plano e facilita a vida de quem senta no meio do banco de trás – e há saídas de ar-condicionado para a traseira. Revestidos em um polímero que simula couro, os bancos dianteiros são ventilados e têm ajustes elétricos (são dez posições para o motorista e quatro para o passageiro da frente). Há material macio ao toque nas quatro portas e o painel apresenta revestimento emborrachado, com apliques que imitam costuras duplas. O teto solar panorâmico elétrico, que é de série no o utilitário esportivo médio chinês, aumenta a percepção de amplitude a bordo. Imitação de madeira em detalhes e o console central em preto brilhante reforçam o estilo. Abaixo do câmbio giratório ficam os botões para o freio de estacionamento, Auto Hold, sistema de estacionamento automático e start-stop. O porta-malas de 448 litros traz abertura e fechamento elétricos.

A central multimídia tem tela “touchscreen” de 12,3 polegadas, modos de exibição personalizados e conexão sem fio com Apple CarPlay e Android Auto. Há carregador sem fio para celular no console. O painel de instrumentos digital personalizável também tem 12,3 polegadas e está unido ao multimídia em uma moldura única, dando a impressão de formarem uma tela só – em um esquema que remete a modelos recentes da Mercedes-Benz e a algumas marcas chinesas. Como é comum em alguns modelos atuais, o conceito de concentrar os comandos na tela do multimídia eventualmente atrapalha o uso. No Territory, é o caso do controle da temperatura do ar-condicionado. Quando o botão para mudar a temperatura é apertado, a central multimídia exibe um menu do ar-condicionado, se sobrepondo ao mostrado na tela anteriormente, como os mapas do GPS. Quando inoportuna, tal interferência pode levar o motorista ao caminho errado. **(Luiz Humberto Monteiro Pereira-AutoMotrix)**



Na atual geração, o SUV da Ford ganhou “presença em cena” e apresenta uma redução na quantidade de cromados que tornou seu conjunto mais elegante



Com um aspecto elegante e tecnológico do habitáculo, o Territory revela um padrão de acabamento e de montagem superior ao do modelo anterior



Dentro, o painel de instrumentos digital tem 12,3 polegadas, o mesmo tamanho do multimídia sensível ao toque com Android Auto e Apple CarPlay sem fio

IMPRESSÕES AO DIRIGIR

Movimentação consistente

Enquanto o motor da geração anterior – com potência de 150 cavalos e torque de 22,9 kgfm – era é mais focado na eficiência energética do que na esportividade, no atual Territory, os 169 cavalos a 5.500 rpm e 25,5 kgfm de 1.500 a 3.500 rpm dão conta de mover os 1.705 quilos do SUV médio com performances mais convincentes. Esportividade não é o foco do modelo, mais direcionado para o conforto. Mas a força do conjunto é suficiente para ultrapassar com segurança. Segundo a Ford, a aceleração de zero a 100 km/h pode ser feita em 10,3 segundos, com a máxima limitada eletronicamente em 180 km/h.

O “turbo lag” (retardo da entrada do turbo) que tornava um tanto tedioso o comportamento dinâmico do modelo anterior, praticamente sumiu. Agora, as respostas ao acelerador são mais espertas. Fica evidente que a transmissão automatizada DCT de 7 velocidades, com dupla embreagem e banhada a óleo, mostra muito mais eficiência que o CVT com 8 marchas simuladas do modelo anterior. As trocas automáticas são suaves. Não há possibilidade de mudanças sequenciais – algo que poderia ser interessante no SUV da Ford. Os modos de direção “Normal”, “Eco”, “Serra/Colina” e “Sport”, acionados via multimídia, ajudam a adequar as respostas do “powertrain” às diferentes demandas que surgem pelo caminho. O sistema stop&go desliga o motor em paradas para reduzir o consumo.

O conjunto suspensivo oferece boa absorção das imperfeições do piso, enquanto o silêncio a bordo impressiona. A carroceria elevada aderna um pouco nas curvas, sem gerar incômodos. Com ABS e distribuição eletrônica (EBD), os freios a disco nas quatro rodas (dianteiro ventilado e traseiro sólido) são bastante eficazes e contam com um bom suporte dos pneus 235/50R19. Se no asfalto o comportamento agrada, arriscar nas trilhas pode não ser tão recomendável, pois o Territory não tem opção 4x4 – a tração é dianteira.

FICHA TÉCNICA

FORD TERRITORY TITANIUM

Motor: 1,5 litro turbo EcoBoost a gasolina, ciclo Otto, com 4 cilindros, 16 válvulas e injeção direta de combustível
Potência: 169 cavalos 5.500 rpm
Torque: 25,5 kgfm de 1.500 a 3.500 rpm
Transmissão: automática DCT (dupla embreagem banhada a óleo) de 7 velocidades
Tração: dianteira
Direção: elétrica (EPAS)
Carroceria: utilitário esportivo médio de 4 portas para 5 pessoas
Dimensões: 4,63 metros de comprimento, 1,70 metro de altura, 1,93 metro de largura (com espelhos, 2,17 metros) e 2,72 metros de entre-eixos
Peso: 1.705 quilos
Capacidade do porta-malas: 448 litros / 1.422 com o banco traseiro rebatido
Pneus: 235/50R19
Capacidade do tanque de combustível: 60 litros
Preço: R$ 209.990 (não há opcionais)

Nova R 1300 GS Adventure

PARA QUEM VAI LONGE. BMW Motorrad apresenta a nova R 1300 GS Adventure na Europa



DIVULGAÇÃO



Com o novo design, introduzido na R 1300 GS, é mais compacto do que seu antecessor, graças a uma transmissão localizada sob o motor e a um novo arranjo do acionamento do came



O tanque permite também a fixação de itens para o transporte de bolsas e bagagens, em acessórios que estão disponíveis na rede de concessionárias da BMW Motorrad

Nas publicidades, o cenário é sempre cinematográfico. Seja cruzando o Saara em calor escaldante, subindo o Himalaia ou explorando as florestas tropicais da Amazônia. Por mais de duas décadas, a BMW GS Adventure, com motor boxer bicilíndrico, tornou-se um sinônimo de viagens de longa distância, transportando carona e muita bagagem. Para fornecer aos motociclistas mais expertise em aventuras, a BMW Motorrad reprojetou quase completamente o motor, o chassi, a carenagem, o design e o conceito de armazenamento da nova R 1300 GS Adventure, que acaba de ser lançada na Europa. A nova R 1300 GS Adventure tem design bem diferente do "modelo de origem", a R 1300 GS. Seu principal destaque é o tanque de combustível de alumínio de 30 litros, que oferece mais autonomia. O tanque permite também a fixação de itens para o transporte de bolsas e bagagens, em acessórios que estão disponíveis na rede de concessionárias da BMW Motorrad. Não há definição sobre a data da chegada da nova R 1300 GS Adventure ao mercado brasileiro.

O motor boxer bicilíndrico está mais uma vez no coração da nova R 1300 GS Adventure. Com o novo design, introduzido na R 1300 GS, é mais compacto do que seu antecessor, graças a uma transmissão localizada sob o motor e a um novo arranjo do acionamento do came. Gera 145 cavalos a 7.750 rpm e torque máximo de 15,2 kgfm a 6.500 rpm. No centro da nova suspensão está a estrutura principal de chapa metálica feita de aço, que além de ser otimizada em termos de espaço de instalação, oferece níveis mais altos de rigidez em comparação ao modelo anterior. No lugar da construção tubular de aço, a nova R 1300 GS Adventure tem uma estrutura traseira de treliça de alumínio feita de tubos de alumínio e peças forjadas.

Topo de linha da R 1300 GS, a nova Adventure chega recheada de tecnologia e atributos. A suspensão tem novo ajuste eletrônico dinâmico para oferecer um alto nível de segurança e diversão em uma ampla variedade de terrenos. De acordo com a BMW, o objetivo é tornar a experiência de pilotagem mais emocionante em todas as superfícies. A nova R 1300 GS Adventure vem equipada com controle de altura adaptável, para se adequar às condições de operação sem comprometer a dinâmica de pilotagem e a liberdade do ângulo de inclinação. A altura foi reduzida em três centímetros quando parada e em baixas velocidades.

Os modos de condução 'Eco', 'Rain' e 'Road' continuam disponíveis na nova R 1300 GS Adventure, mas ganham a companhia do inédito 'Enduro', que permite uma experiência de pilotagem aprimorada fora dos circuitos tradicionais com uma configuração específica para uso off-road. Com o novo assistente de mudança automatizado, a BMW Motorrad oferece uma solução técnica inovadora para tornar o Motociclismo mais fácil e confortável. Para tentar ser fiel ao lema "Simplifique sua viagem", a experiência de pilotagem foi aprimorada pela automação da embreagem e da troca de marchas. Essa funcionalidade será oferecida como opcional da nova R 1300 GS Adventure vendida na Europa. **(Edmundo Dantas-AutoMotrix)**

PANORAMA

Mercedes-Benz Classe E 300

LANÇAMENTO. O Mercedes-Benz Classe E Executive foi apresentado em fevereiro deste ano e desembarca agora no Brasil com preço de R$ 578.900



DIVULGAÇÃO

O E 300 Exclusive já está disponível para encomendas em toda a rede



O sedã médio de luxo da Mercedes é equipado com motor 2.0 turbo a gasolina de 258 cavalos de potência e 40,4 kgfm de torque



O painel de instrumentos do E 300 oferece uma experiência digital superior

A Mercedes-Benz Cars & Vans Brasil apresenta ao Brasil o novo Classe E 300 Exclusive, oferecendo uma experiência digital abrangente em combinação com motor de quatro cilindros com 258 cavalos em conjunto com um sistema híbrido leve de 48V. Lançado em fevereiro deste ano, o Classe E é o primeiro veículo da marca alemã a oferecer no Brasil o pacote de serviços Mercedes me Connect. Por meio de um aplicativo de celular, o motorista pode abrir e fechar as portas, detectar eventuais batidas e tentativas de furto, determinar zonas máximas de uso em um serviço e valet, receber atualizações de softwares online e agendar manutenções de forma totalmente automática e digital. O E 300 Exclusive já está disponível para encomendas em toda a rede de concessionárias, com preço de R$ 578.900. O Classe E é produzido desde 1993 e está atualmente em sua quinta geração. Seus principais concorrentes são os também alemães BMW Série 5 e Audi A6.

Com grande poder de tração mesmo em baixas rotações, o novo Classe E 300 Exclusive - um sedã de luxo de porte médio - é equipado com motor 2.0 turbo a gasolina de 258 cavalos de potência a 5.800 rotações por minuto e 40,4 kgfm de torque de 3.200 a 4 mil rpm, acoplado à transmissão 9G-Tronic, combinado com tecnologia híbrida leve de 48 volts. Esse sistema alimenta o motor de arranque-alternador integrado e é capaz de fornecer 23 cavalos e até 20,5 kgfm adicionais em determinadas situações de aceleração. Com isso, o sedã pode acelerar de zero a 100 km/h em 6,3 segundos e chegar a 250 km/h. O E 300 Exclusive conta com vários sistemas de auxílio à condução, como o assistente ativo de distância Distronic, o Attention Assist, os assistentes ativo de frenagem, de manutenção de faixa e de ponto cego, o suporte para manobras evasivas, o Pre-Safe Impulse Side, o sistema de proteção de pedestres, o assistente ativo de estacionamento com Parktronic e a câmera de 360 graus. O status e a atividade dos sistemas são mostrados em uma visualização em tela cheia no painel de instrumentos do motorista.

Com 4,94 metros de comprimento, 2,06 metros de largura, 1,46 metro de altura, 2,93 metros de distância de entre-eixos, 1.855 quilos de peso, 540 litros de capacidade no porta-malas, 66 litros no tanque de combustível e pneus 245/40 R20 na frente e 275/35 R20 atrás, o novo Classe E tem proporções de um sedã clássico. A dianteira curta e o capô longo são seguidos por uma cabine bem recuada. A grade do radiador tridimensional tem a estrela de três pontas no alto, como nos modelos tradicionais da marca alemã. Os faróis de leds de alto desempenho com assistente adaptativo oferecem um design distinto no dia e à noite. As maçanetas embutidas são típicas dos carros de luxo da Mercedes-Benz. Na traseira, as lanternas incluem luzes de leds em duas seções, com novo contorno e design especial. Como resultado, o desenho da estrela em ambas as unidades de luz fornece um design exclusivo durante o dia e outro à noite.

De acordo com a Mercedes-Benz, o painel de instrumentos do novo Classe E 300 Exclusive oferece uma experiência digital superior. O sedã é equipado com uma tela exclusiva para o passageiro da frente. Graças a isso, a superfície de vidro da MBUX Superscreen se estende de lado a lado do painel frontal. A "supertela" é composta por outras duas principais, de 14,4 e 12,3 polegadas, com integração para Apple CarPlay e Android Auto, navegação com realidade aumentada, head-up display e Wireless Charging. O sistema de som Burmester 4D traz a tecnologia Dolby Atmos, que eleva a experiência de áudio a bordo para um novo nível. Instrumentos individuais ou vozes na mixagem de estúdio podem ser posicionados por toda a área da cabine. O sistema Surround Sound System 4D tem 17 alto-falantes e 730 Watts de potência. O novo tipo de experiência sonora é possível porque, ao contrário dos sistemas de som convencionais que têm dinâmica esquerda-direita, o Dolby Atmos pode usar todo o espaço da cabine e criar uma experiência de 360 graus. O carro tem ainda sistema Keyless-Go para partida do motor sem chave e abertura do porta-malas e teto solar panorâmico. "O Classe E é um sucesso em todos os mercados em que a Mercedes-Benz está presente. A nova configuração se alinha aos desejos de nossos clientes por um automóvel tecnologicamente avançado e amplamente conectado", afirma Gabriel Valadão, diretor de Vendas de Automóveis da Mercedes-Benz Cars & Vans Brasil. **(Daniel Dias-AutoMotrix)**

MÚSICA. Após encerrar turnê comemorativa em SP, agora parte para shows fora do país e se prepara para lançar um novo disco

‘Não imaginava fazer tanta coisa aos 80 anos’, admite Marcos Valle

» Marcos Valle não imaginava estar fazendo tanta coisa em 2024. Após encerrar na semana passada, em São Paulo, a turnê comemorativa de seus 80 anos, agora parte para shows fora do país, primeiro pela Europa, logo no começo de agosto, e depois nos Estados Unidos. E em setembro deve sair seu novo álbum de inéditas, “Túnel Acústico”. Assim, fica inevitável perguntar ao cantor e compositor carioca como ele se sente com todos esses compromissos.

“Olha, sinto gratidão porque eu jamais poderia imaginar, lá atrás, que eu estaria fazendo tanta coisa aos 80 anos. Na verdade, são dois aspectos. Um é você chegar a essa idade com disposição para fazer isso. Outro é você ser requisitado para esse número de coisas. Não esperava ser tão procurado pelos jovens, por tantos novos parceiros. Aí veio turnê aqui, turnê lá fora...”

Sempre com cabelos loiros e longos e corpo esguio, a figura pública de Valle reflete seu estilo solar de vida, ligado ao mar, à praia, às atividades físicas. “Tive essa maravilhosa surpresa de me sentir bem. Estou muito feliz de estar no palco, tocando. Somando isso ao estúdio, a ensaiar e compor... Puxa, minha vida é isso, eu respiro música, penso o tempo todo em música. É incrível ver que as melodias vão surgindo na minha cabeça.”

No novo álbum, ele mais uma vez abre espaço para parcerias. Entre elas, músicas com Céu e Moreno Veloso, convidados do show em São Paulo, junto com os rappers Emicida e Rashid. No álbum anterior de Valle, “Cinzento” (2021), ele divide vocais com Emicida na faixa-título. No repertório da apresentação, ele inclui músicas que fez com esses parceiros e contempla canções de quase todas as fases da carreira.

Numa retrospectiva de sua trajetória, Valle admite ser demasiadamente associado à bossa nova. Em meados dos anos 1960, ele fez parte de uma espécie de segunda geração do movimento, pouco tempo depois do sucesso dos fundadores. Mas sua música derivou rapidamente para outros gêneros.



DIVULGAÇÃO

Sempre com cabelos loiros e longos e corpo esguio, a figura pública reflete estilo solar, ligado ao mar, à praia, às atividades físicas

O álbum “Mustang Cor de Sangue”, de 1969, trazia muito de pop e algo de baião. “Garra”, de 1971, mostrou Valle à vontade com muita influência da soul music. Atravessou aquela década em flertes com gêneros como o progressivo e o funk, e chegou a 1983 bem distante dessas praias, com “Estrelar” (1983), agitado álbum com pegadas de eletrônica. Mesmo assim, nessa época, como ainda hoje, costuma ser apresentado como um representante da bossa nova.

“As gerações mais novas que começaram a se ligar na minha música já sabem que não é nada disso. Eles me ouviram tocar com Lineker, Marcelo D2, mas a turma mais antiga me associa muito à bossa nova. Poxa, eles têm que descobrir o resto”, diz Valle. “Vou a um festival pop, depois a um festival de jazz. Acho que as pessoas percebem que eu vou muito além. Não relego aquela base da bossa nova, mas é difícil alguém escutar Estrelar e dizer que foi feito por um cara de bossa nova. Acho que é algo que vou conquistando aos poucos, essa compreensão do meu trabalho.”

Nessa exuberância de gêneros em sua discografia, ele responde prontamente ao ser desafiado a listar discos que melhor definem o jeito Marcos Valle de fazer música: “Vou falar três. Previsão do Tempo (1973), O Vento Sul (1972) e Viola Enluarada (1968). São três visões. Um disco mais groove, outro mais psicodélico e um mais harmônico. Juntos, os três dão uma mostra resumida de como é minha música. Mas é bom escutar o disco novo. Acho que suas 12 faixas abrangem muito do que eu já fiz”.

“Túnel Acústico” deve ser lançado durante a turnê europeia, mas a gravadora londrina Far Out Recordings decidiu antecipar um single, em vinil, com a única faixa mais antiga num álbum que tem material recente e inédito. É “Feels So Good”, parceria de Valle com Leon Ware, morto em 2017, uma verdadeira lenda na música americana, exímio cantor, produtor e parceiro de Marvin Gaye nos grandes hits da maior voz do soul. E há uma história por trás dessa canção com o brasileiro.

De 1975 a 1980, Valle morou nos Estados Unidos, quando conheceu Ware, que ele define como uma de suas influências no começo da carreira. Ware ouviu uma música de Valle, que tinha letra de Robert Lamm, um dos fundadores do grupo Chicago. “Estava inacabada, e não sei como ela foi parar nas mãos do Leon. Então rolou uma gravação, em fita cassete. Isso foi em 1979. Fizemos muita coisa juntos depois, como Estrelar, um dos meus maiores sucessos, mas essa fita ficou guardada numa gaveta”, recorda Valle.

Ao iniciar o trabalho de “Túnel Acústico”, ele falou da música para o produtor Daniel Maunick. “Com essa Inteligência Artificial, ele deixou a voz do Leon, tirou alguns trechos para eu colocar o meu vocal e o resultado ficou excelente. Mais ou menos o que os Beatles andaram fazendo com Now and Then, aquela música gravada pelo Lennon que ficou perdida.”

A lista de parcerias de Valle ao longo da carreira é quase um “de A a Z” de boa música. Vai do rock progressivo brasileiro, com os grupos Azymuth e O Terço, a cantoras impecáveis como a diva Sarah Vaughan ou a indie brasileira Tulipa Ruiz. Trabalhou com a emergente banda curitibana Jovem Dionisio com o mesmo entusiasmo que teve ao montar um show com os antigos parceiros da bossa João Donato, Carlinhos Lyra e Roberto Menescal.

“No meu jeito de fazer música, sinto vontade de mudar. Para mim é importante o próximo disco não ser igual ao anterior. Trabalhei com muitos grupos, porque a cada momento, uma banda correspondia ao que eu queria. Mas, agora, há muito tempo minha banda é a mesma.” Ele fala de seu atual time de colaboradores que inclui nomes celebrados como Renato Massa na bateria e Alberto Continentino no baixo. “Eu me aproximar desse pessoal mais novo é uma oxigenação total na minha carreira. Isso me faz um bem danado.” **(Thales de Menezes/FP)**

Fime encanta olhos e espírito sob ponto de vista indígena

» Os filmes da saga indígena feitos por João Salaviza e Renée Nader Messora são um tanto diferentes do habitual. Já era possível sentir isso em “Chuva É Cantoria na Aldeia dos Mortos”, de 2018. Essa percepção se acentua em “A Flor do Buriti”. Eles não agem como cineastas em terra estrangeira, mas como antropólogos dispostos a conhecer o povo que pretendem filmar antes de retratá-los.

Os Krahô, vistos por Salaviza e Nader Messora, são, para começar, de uma beleza que vez por outra nos faz lembrar de Murnau filmando “Tabu”. Os indígenas aparecem aqui em suas múltiplas dimensões: eles sonham, se enfeitam, contam histórias ou narram seus mitos para mantê-los vivos.

Ao longo do filme, conhecemos seus costumes. A capacidade de viver na natureza, com a natureza, por exemplo. Seu humor: em algum momento uma mulher diz a Jotàt, a menina dos sonhos inquietos, que seu pai agora “é caçador de supermercado”.

Há também sinais das coisas que mudaram no contato com os brancos. Como o tipo de roupas que agora usam como frequência. Mas esse contato não os desnaturou, na visão do filme. Eles preservam seus hábitos e adornos, suas festas e danças. Mesmo animais domésticos, como o tamanduá e as araras.

Mas há também os brancos que interferem em sua vida. Os “cupê” (aparentemente uma designação genérica para os brancos, sejam lá quem forem) costumam invadir seu território e roubar as araras. Os indígenas temem. Sua aflição transborda em sonhos inquietos.

Tudo isso faz parte, no filme, de uma cuidadosa construção, que envolve lendas, animais, mitos. A invasão começa pelo roubo das araras, pela tensão com os capangas na porteira da reserva, com discretos triunfos. Mas também com a humilhação de, ao frequentar a escola dos brancos, serem advertidos porque seus trajes não são bons o bastante, seus cabelos compridos têm de ser cortados.

Tudo isso faz parte das durezas cotidianas, que convivem com banhos magníficos no riacho, com incursões pelas matas etc.

Até que surgem os fazendeiros. De repente, a atmosfera se transforma. Fazendeiros não se limitam a atividades artesanais, como o tráfico de animais silvestres: instalam suas fazendas na terra indígena e introduzem o gado, que pelo simples fato de existir destrói tudo que encontra pela frente.

São os fazendeiros os que mais justificam a ideia de que existe uma clara oposição entre vida e ganância, como pretendem os Krahô, para quem a ganância dos “cupê” opõe-se à vida na terra.

É quando mais claramente se mostram as virtudes do filme (e as daquele povo também). Existe medo das terríveis invasões, dos capangas que atiram pelas costas (para essa parcela dos brancos não se aplica nem a ética do faroeste). Mas não há choramingação. Eles se preparam sempre para o próximo round.

Olham para o passado. Para massacres passados, para seus mortos, aqueles de quem herdam o nome -para que não esqueçam. Existe poesia, mas ela vem dos personagens, dos indígenas. Não da filmagem, que é seca e precisa.

Trata-se de mostrar essa saga não com distância, mas com a razão de quem sabe que o cinema está lá para mostrar essas pessoas em suas diversas dimensões, como a das lendas que passam de geração em geração.

Mas, convém não esquecer, eles se veem como guerreiros; sabem que não lhes resta nada, exceto o valor herdado dos antepassados. Têm lá suas armas, mas nem sempre vêm ao caso. Ir a Brasília protestar na Funai, ao lado de outros povos, envolve, sim, perigo (no mais, estamos na Funai dos anos Bolsonaro). Mas eles vão: homens, mulheres, crianças.

Isso também é guerra para os indígenas. Para eles trata-se de proteger a vida na terra. E nós, brancos, com isso? Bem, para começar, cada segundo desse filme nos fala ao mesmo tempo de proteger a vida na Terra (o planeta). Se isso não nos concerne, não sei o que possa concernir.

Talvez a visão de uma Brasília que, quando os indígenas se manifestam, parece mais civilizada. E que formidável panorâmica Salaviza e Renée fazem da paisagem da região dos poderes, acompanhando os dois indígenas caminham enquanto conversam.

Esse é um filme tão agradável aos olhos quanto ao espírito. Talvez isso se deva ao fato de seus diretores saberem os limites do cinema. Seu papel não é berrar, nem reivindicar, nem denunciar. Basta-lhes mostrar para que cada um perceba o quanto é relevante a luta dos indígenas, que é por sua sobrevivência, mas também envolve a nossa. Lutam pela terra e pela Terra, tudo de uma vez.

Não se trata de idealizar os Krahô ou os indígenas em geral, mas “A Flor do Buriti” assume o seu ponto de vista. Tenta entender como eles sentem o estar no mundo e, a partir disso, entender também quem somos nós, o seu outro. **(Inácio Araújo/FP)**

Sindicato dos Trabalhadores de Bloco nos Portos de Santos, São Vicente, Guarujá, Cubatão e São Sebastião
C.G.C. 51.652.675/0001-56 - Tel. : (0xx13) 3222-2705 e 3222-5600
Fax.: 3232-1565 / R.: Paulo Gonçalves, nº 17 – Vila Mathias – Santos – SP
CEP.: 11013-470 - E-MAIL: sindbloco@uol.com.br

EDITAL DE CONVOCAÇÃO ELEIÇÕES GERAIS.

O presidente, em face do que determinou os estatutos sociais, vem convocar eleições gerais para a diretoria do sindicato, para o triênio 2024/2027. Dia 30 de julho de 2024, serão realizadas eleições para composição da diretoria e do conselho fiscal e dos delegados representes junto à federação e respectivos suplentes, para mandato a ser exercido de 31 de julho de 2024 á 30 de julho de 2027. O prazo para registro de chapas é de 05 dias corridos contados a partir da data da publicação deste edital. **DAS INSCRIÇÕES:** A inscrição das chapas far-se-á na secretaria da entidade no horário de 8h00 ás 12h00 e das 14h00 ás 18h00 e os pedidos de registro de chapa será dirigida a secretaria do sindicato, formalizados em 02 vias. As demais informações sobre as regras eleitorais encontram-se no Estatuto Social que estará à disposição dos interessados na sede do sindicato.

Santos, 14 de Julho de 2024. Wilson Roberto de Lima - Presidente

EDITAL DE CITAÇÃO - PRAZO DE 20 DIAS. PROCESSO Nº 0001599-05.2021.8.26.0562 O(A) MM. Juiz(a) de Direito da 2ª Vara Cível, do Foro de Santos, Estado de São Paulo, Dr(a). Luciana Castello Chafick Miguel, na forma da Lei, etc. FAZ SABER a(o) Ivair Paulo Miranda, CPF 085.198.918-70, que lhe foi proposta uma ação de Incidente de Desconsideração de Personalidade Jurídica por parte de Polimix Concreto Ltda, CNPJ 29.067.113/0001-96. Encontrando-se o réu em lugar incerto e não sabido, foi determinada a sua CITAÇÃO, por EDITAL, para que, no prazo de 15 (quinze) dias, que fluirá após o decurso do prazo do presente edital, se manifeste, na qualidade de sócio, sobre os atos e termos deste incidente de desconsideração da personalidade jurídica da empresa REMO CONSTRUTORA LTDA, CNPJ- 22.939.168/0001-08 e requeira as provas cabíveis, nos termos do art. 135 do CPC. Será o presente edital, por extrato, afixado e publicado na forma da lei. NADA MAIS. Dado e passado nesta cidade de Santos, aos 16 de maio de 2024. K-13e14/07

Anuncie:
(13) 99149-7354
publicidade@diariodolitoral.com.br

SANTOS. Com 20 mil caminhões por dia, acessibilidade ao complexo, que abarca também Guarujá e Bertioga, pode entrar em colapso

Porto espera por novas vias de acesso

O barulho fica ainda mais forte quando os caminhões sacolejam ao atravessar os buracos. Se incomoda quem passa por alguns segundos, imagine quem fica ali o dia inteiro.

"É sempre assim! A depender da hora, você precisa ver a fila de caminhões... Vai até a rodovia", diz Dalva Silva, que vende almoços para motoristas, entregando as marmitas por uma pequena janela de sua casa.

Não há imagem que represente melhor a discussão sobre os gargalos de acessibilidade do Porto de Santos, o maior do hemisfério sul, como a da Rua Professor Idalino Pinez. Mas ninguém a conhece por esse nome. Para todos, é a Rua do Adubo.

São cerca de 700 metros de uma via urbana, de mão dupla em área que, na teoria, é residencial. Os caminhões que saem da Rodovia Cônego Domenico Rangoni em direção à margem esquerda do Porto de Santos, que fica no Guarujá, não têm outro caminho. Devem passar pela Rua do Adubo. Para aproveitar o movimento, surgiram no local postos de gasolina, borracharias e lojas de venda de peças.

"O Porto nunca olhou para o Guarujá. E é no Guarujá que está o espaço para crescimento. Em Santos, não há um metro quadrado disponível", constata o presidente da APS (Autoridade Portuária de Santos), Anderson Pomini.

Existe a preocupação de que, se nada for feito, a acessibilidade ao complexo, que abarca também Guarujá e Bertioga (e em breve, Cubatão), pode entrar em colapso no final da próxima década. É o preço da própria eficiência.

Nos últimos 30 anos, apenas em dois deles o Porto de Santos não bateu o próprio recorde de movimentação de cargas. Foram 173,3 milhões de toneladas em 2023. Em 1993, haviam sido 29,1 milhões. O crescimento médio no período foi de 5,9% a cada 12 meses. O PIB brasileiro aumentou, no ano passado, 2,9%.

O PDZ (Plano de Desenvolvimento e Zoneamento) do porto avalia que, em 2040, a movimentação vai chegar a 240,6 milhões de toneladas.

"Isso é só a ponta do iceberg. As projeções não contemplavam expansões previstas para os TUPs [Terminais de Uso Privado] nem estudos para implantação de mais meia dúzia. Se isso acontecer, serão mais 70 ou 80 milhões de toneladas em 2040", afirma o engenheiro e economista Frederico Bussinger. Ele foi secretário-executivo do Ministério dos Transportes, diretor do metrô de São Paulo e da Codesp, ente depois renomeado para Autoridade Portuária.

Na safra de açúcar de 1993-1994, a tonelada era embarcada por US$ 44 (R$ 240,5 em valores atuais). O preço está hoje entre US$ 6 e US$ 8 (R$ 32,8 e R$ 43,7). Eram embarcadas por hora cem toneladas. Agora está perto de 3.000.

"Antes, eram descarregados oito contêineres por hora. Atualmente, são mais de cem. Mesmo na crise financeira de 2008, o porto nunca faltou ao comércio mundial brasileiro. O porto se virou", completa Bussinger.

Segundo a APS, de toda a carga que chega e sai do complexo, 60% usam a via rodoviária, 30% são por ferrovias e 10% por dutos.



NAIR BUENO/DL

Especialistas ressaltam a necessidade também de investir na malha ferroviária, principalmente por causa do agro, mas a preocupação geral é com o acesso dos caminhões

Embora especialistas ressaltem a necessidade também de investir na malha ferroviária, principalmente por causa do agro, a preocupação geral é com o acesso dos caminhões. A estimativa é que são 20 mil por dia. Em Santos, 15 mil, e 5.000 no Guarujá.

"É preciso, antes de tudo, discutir como fazer a gestão do complexo. Tenho defendido que o caminho é estabelecer uma governança que envolva as três esferas de poder: federal, estadual e municipal. Sem isso, será impossível resolver o problema dos acessos. Todos sabem o que deve ser feito, mas é preciso vontade política", diz Fabrizio Pierdomenico, ex-secretário Nacional dos Portos e hoje consultor de diversas empresas da área.

Ele se refere a alternativas colocadas na mesa: investir em complexos viários, viadutos, um túnel ligando Santos a Guarujá (em fase de projeto), ampliação do Rodoanel e a construção de uma nova pista do complexo Anchieta-Imigrantes.

Em 20 de maio, em evento realizado em Santos, foi lançada a Frente Parlamentar Terceira Pista Anchieta-Imigrantes, presidida pela deputada estadual Solange Freitas (União Brasil-SP). O secretário de Parcerias e Investimentos do Governo de São Paulo, Rafael Benini, disse que a Ecovias, concessionária do sistema, havia sido contratada para efetuar estudos, projetos e licenciamentos para uma nova ligação entre o planalto e o litoral.

A necessidade é que, por causa da inclinação da pista e dos longos túneis, os caminhões não podem usar a Imigrantes. Apenas a Anchieta. Isso significa que 60% da movimentação da principal porta de saída das exportações do país dependem de uma rodovia aberta em 1947.

À reportagem, a assessoria da Ecovias confirma ter recebido autorização do governo paulista para "elaboração de estudos e projetos necessários para a concepção de uma nova ligação". O prazo para conclusão desses estudos é de dois anos, prorrogáveis por mais 12 meses. Sem isso, diz a empresa, não há como estimar tempo para a obra e o custo. Engenheiros que trabalham com obras portuárias estimaram em cerca de seis anos.

"Deve-se considerar a importância de estudos simultâneos para a implantação de uma nova rodovia. Como a que parte do eixo leste do rodoanel Mario Covas na região de Suzano, em direção à zona continental de Santos, para atender as operações da margem esquerda [no Guarujá], que serão impactadas pela expansão portuária de até 19 novos berços de atracação", opina Eduardo Lustoza, ex-executivo da APS e diretor de Portos da Associação dos Engenheiros e Arquitetos de Santos.

Ele se refere ao que foi batizado como linha verde, um corredor rodoferroviário que seria alternativa ao sistema Anchieta-Imigrantes. O orçamento da obra é de R$ 12 bilhões.

Em março deste ano, o ministro dos Portos e Aeroportos, Silvio Costa Filho (Republicanos-PE) anunciou R$ 12,6 bilhões em investimentos em Santos até 2028. Entre eles, estão a contratação para obras de R$ 600 milhões, como avenida perimetral (que passa ao lado do porto), viadutos e vias acesso para o Aeroporto Santos-Guarujá.

Mesmo o túnel entre Santos e Guarujá, uma obra viária que não é necessariamente portuária, entrou no projeto de desestatização. O orçamento previsto é de R$ 6 bilhões.

> **Nos últimos 30 anos, apenas em dois deles o Porto de Santos não bateu o próprio recorde de movimentação de cargas. Foram 173,3 milhões de toneladas em 2023.**

Toda discussão que envolve o porto ganha proporção não apenas pelo seu tamanho e importância. É também por envolver os governos federal, estadual, municipal a Autoridade Portuária, iniciativa privada e a comunidade local, que reclama maior participação em decisões que afetam o seu dia a dia.

A administração do Porto, feita pela APS, é federal. As vias de acesso são de responsabilidade do governo de São Paulo, com participação das prefeituras. A operação do complexo é 100% responsabilidade da iniciativa privada, o que gera conflitos. O maior deles, com as prefeituras, é a briga pelo pagamento ou não do IPTU (Imposto Predial Territorial Urbano).

A discussão é se a taxa pode ser cobrada de prestadores de serviços que substituem o poder público e usam imóveis da União para exercer suas atividades.

Lei municipal em Santos também exige contrapartidas de terminais privados que façam obras com mais de 2.000 metros quadrados. O secretário de Assuntos Portuários e Emprego da cidade, Elias Júnior, estima que já foram R$ 300 milhões em reformas de escolas e outros equipamentos públicos.

"O mercado só quer saber de carga, de caminhão e navio entrando, não quer saber se a cidade está degradada. Quando há um movimento de integrar a cidade, tem operador que olha torto. Mas a gente precisa pensar nisso", afirma Pomini, citando a inauguração, no último dia 5, do Parque Valongo. É a reforma de terminais abandonados no centro de Santos para fins turísticos. O investimento inicial foi de R$ 44 milhões.

Os planos de expansão do porto passam por novos terminais e berços de atracação na antiga área da Cosipa (em Cubatão), no Canal de Piaçaguera, na Ilha Barnabé e na Área Continental de Santos. No futuro está o porto offshore, que é construído no mar, sem ligação com a terra.

A cada projeto do tipo, surge a ressalva de que é preciso evitar o colapso nas vias de acesso.

"Não adianta o porto ter eficiência se não tiver como escoar as cargas, que são a riqueza do país", conclui o presidente APS.

São discussões para o futuro, que não devem mudar, a curto prazo, a realidade dos caminhões que passam pela Rua do Adubo e produzem o barulho tão incessante quanto insuportável.

"Tudo o que fala sobre o porto é fascinante. É o lugar em que você vê e sente o cheiro do PIB", resume Fabrizio Pierdomenico. **(Alex Sabino/FP)**